

● وزیر کشور به موضوع نشاط اجتماعی اشاره کرد؛ گفت: بنود نشاط اجتماعی یکی از موضوعاتی است که خانواده‌های ما را به انزوا و پستی کشانده است. همه دست به دست هم داده‌ایم و جامعه را فشرده کرده‌ایم؛ بنابراین باید با روش‌های مختلف روی نشاط اجتماعی کار کنیم و امیدبخشی موضوعی است که باید در جامعه به وجود آید. عبدالرضا رحمانی فضلی در نودوهمین جلسه شورای اجتماعی کشور اظهار کرد: گزارش‌های موجود در احوال دربارہ موضوع طلاق باید ادامه‌دار باشد و تحلیلی باشد و سازمان اجتماعی وزارت کشور موظف است از این گزارش‌ها در برنامه‌ریزی‌های خود استفاده کند و باید با قضاات جلسات مفصلی گذاشته شود تا راه‌حلی اصولی به دست آید. «ما همچنین درباره فضای مجازی هستیم؛ نظام‌ها دنبال قطع و معرکدن و بستن فضای مجازی نیست. در حقیقت با فضای مجازی جز ساماندهی نمی‌توانیم کار دیگری کنیم و در جلسه‌ای که به با مقام معظم رهبری نیز داشتیم، بیشترین آگهی‌های ایشان درباره ساماندهی فضای مجازی بود. یکدفعه فضلی افزود: سلسله‌شناسی در برنامه‌ریزی‌های مهم‌ترین موضوع است و ما در فرهنگ عمومی به مسائل تخصصی سروکار داریم و باید این موارد را به‌طور دقیق مدنظر قرار دهیم. او همچنین ادامه داد: ۵۰۰ نوع موسیقی فاخر بدون اشکال شرعی داریم که ما توانیم از آنها استفاده کنیم و همچنین در زمینه موسیقی مکتف به اجرای نظرات مقام عظم رهبری هستیم.

● **شرق:** پزشکی قانونی استان تهران از افزایش ۲۰ درصدی مرگ با قرص برونج در تهران خبر داد. در ماهه امسال ۱۰۹۶ فرد به دلیل مسمومیت با قرص برونج جان خود را از دست داده‌اند که این تعداد را به مقایسه با مدت مشابه سال قبل که تعداد فوتی ناشی از مسمومیت با قرص برونج ۱۰۱ نفر اعلام شده بود ۲۰ درصد افزایش داشته است. همچنین از کل روشندگان ناشی از مسمومیت با قرص برونج در ماهه امسال، ۶۴ نفر مرد و ۳۹ نفر زن بوده‌اند. همچنین در آذر سال جاری ۱۲ مورد فوتی به اثر مسمومیت با قرص برونج به مراکز پزشکی قانونی استان تهران ارجاع شده است.

باین حال به هفته حسام شمسی، مشاور رئیس کل سازمان نظام پزشکی، خطای پزشکی بخشی از کار است. او در این باره به «شرق» می‌گوید: «پزشکی به‌دینام در پزشکی‌ها احتمال خطا وجود دارد. خطای پزشکی یک واقعیت ثابت نظام‌های سلامت است. هر جای دنیا می‌خواهد باشد، وقتی کشورهای پیشرفته را نگاه می‌کنید، متوجه می‌شوید در آنجا هم خطا وجود دارد. جامعه ما هم مثل تمام جوامع است که باید تلاش کنیم جامعه این را بداند که خطای پزشکی رخ می‌دهد؛ بنابراین اگر خطایی رخ داده، به معنی این نیست که نظام پزشکی کارایی خود را از دست داده است. البته نظام پزشکی باید تلاش کند که میزان این خطاها به حداقل برسد، اما واقعیت این است که پزشکی امر بی‌پایان است؛ مثلاً یک جراح را در نظر بگیرید. آنجا نه دوربینی وجود دارد و نه قابلیت این وجود دارد که دوربین نصب کنیم و ببینیم چه اتفاقی می‌افتد؛ بنابراین اصل در عالم پزشکی بر اعتماد است. علت این است که اگر این نباشد، بیش از همه چیز، بیمار لطمه می‌خورد. اگر پزشک احساس این‌که شک، پزشکان، بیماری را در ریسکش بالابرد و احتمال دارد دچار مشکل شود، اصلاً نمی‌پذیرند و در این صورت خود مردم ممکن است ضرر کنند».

شمسی درباره فرایند طرح شکایت و پیگیری موضوع در زمان های که احساس می شود خطای پزشکی رخ داده است، نیز این طور توضیح می دهد: «در چنین شرایطی اولین کسی که احتمال خطا را باید با او مطرح کرد، خود پزشک است. اگر از طریق به حتمت نرسید، با یک پزشک امین مشاوه کند و بعد به نظام پزشکی مراجعه کرده و شکایت را در دادسراهای انتظامی نظام پزشکی مطرح کند. آنجا بزرگانی از جامعه پزشکی هستند که بررسی می کنند و اگر خطایی رخ داده باشد، پیگیری می کنند. البته حق رجوع به محاکم قضائی هم وجود دارد و می توان به دادگاهها مراجعه کرد. در مجموع باید گفت خطای پزشکی انواع دارد. الزاما هر چیزی که اتفاق می افتد، خطاست. خیلی وقت ها مردم احساس می کنند که خطای پزشکی رخ داده است؛ درحالی که عارضه ای که می بینند، عوارض طبیعی فرایند درمان است. در مجموع به نظر من اگرچه گفتم پزشکی بسیار پیچیده و تخصصی است؛ اما جامعه پزشکی باید گفت وگو درباره این مقیاس را باز کند و در به مردم درباره خودشان به عنوان بیمار و اقوام پزشکی انحرافات و خطاها را به سوپر دانسته ها در این زمینه کاهش پیدا کند».

ندارید، نمی‌دونستم باید به پسر می‌بکشم، فقط بهش گفتم علی‌رضا جان خدا می‌خواه این دست رو ازت بگیره و یک دست نو بهت بده، گفت یعنی مامان می‌خوان دستمو با چاقو ببرن. نمی‌دونستم به‌عنوان یک مادر چطور باید توضیح بدم و از نظر روحی و روانی آماده‌اش کنم». این را که می‌گوید چند ثانیه سکوت می‌کند و بعد ادامه می‌دهد: «با زخم‌شدن دست فرزندم بیماری‌ام را ش هم شدت گرفت. پزشک‌ها همیشه تاکید می‌کردند که نباید زخم روی بدن فرزندتان ایجاد شود و با هر زخم کوچکی نگران می‌شدند. بعد از این اتفاق گفت پزشکان روی کودکان دیگر بیشتر شد. دست پسرم قریانی شد تا پزشکان دقتشان را بالا ببرند».

علیرضا ساعت ۱۱ شب جمعه گذشته جان سپرد، اما خانواده و همجنان می‌خواهند از تیم پزشکی بیمارستان به دلیل آنچه خطای پزشکی می‌دانند، شکایت کنند تا به گفته آنها جلوی سهل‌انگاری پزشکان را بگیرند و علیرضا‌های دیگر به بی‌توجهی پزشکان رنج نکشند. مرضی زندانبان، وکیل پایبند دادگستری که وکالت این پوزنه را در عهده گرفته است، در این باره به «شرق» می‌گوید: «هنگامی که به بیمارستان مراجعه کردم، با این خانواده آشنا شدم و متوجه ماجرای که برای این کودک و خانواده‌اش پیش آمده است، شدم. مادر علیرضا هنگامی که متوجه شد وکیل هستم، موضوع شکایت را مطرح کرد و بنده هم وکالت‌شان را قبول کردم. کوتاهی‌های دربراره علیرضا صورت گرفته که به‌نوعان وکیل این خانواده پس از تنظیم شکایت و طرح دعوا یکپارچه‌کل قانونی این خواهم بود. متأسفانه بسیاری از بیماران و خانواده‌های‌شان به حقوق خود آگاه نیستند. مثلاً در بسیاری از موارد افراد فکر می‌کنند اگر هنگام جراحی خطایی اتفاق بیفتد، به دلیل اینکه قبل از عمل برکاه را امضا کرده‌اند که در آن نوشته شده است پزشک مسئولیتی در این باره ندارد. نمی‌توانند ادعایی کنند که این کاملاً اشتباه است. با امضای پزشک یک برکه نمی‌توان از جرائم رفع مسئولیت کرد و البته در هر شرایطی قابل تعقیب بود و مجازات است»

تابستان سال جاری بود که احمد شجاعی، رئیس سازمان پزشکی قانونی، از افزایش شکایت پزشکی و رشد محکومیت پزشکان

«بچه‌ام درد داشت و مدام گریه می‌کرد تا اینکه چند روز پیش پزشکش تشخیص دادند بچه‌ام پسر است و در بخش مراقبت‌های ویژه به‌صورت مصنوعی می‌شوش که دارند، حالا از این خوشحالم که بچه‌ام خواب است و درد نمی‌کشد. این خوشحالی بچه‌ها نیست، اما علیرضا دیگر در نمی‌کشد، گریه نمی‌کند. من قبول کرده بودم که سرطان دارد، اما نباید او را زجر کشانده...» مادر علیرضا که نمی‌دانست دو روز بعد از این مصاحبه فرزندش از دنیا خواهد رفت، نفس عمیقی می‌کشد، بعد از کمی مکث ادامه می‌دهد: «بیا آن ۹۶ وقتی علیرضا سه‌ساله پنج ماهش بود متوجه شدیم سرطان خون دارد. از آن زمان درمان او را آغاز کردیم هر بار برای شیمی‌درمانی به بیمارستان علی‌اصغر می‌آمدم، پسرم نهایتاً ۱۰ تا ۱۵ روز بستری می‌شد اما آن ایبار از آن ۱۹ که از شیمی‌درمانی آغاز شد، در بیمارستان بستیم. فردای آن روزی که دارو به او تزریق کردند متوجه شدم از مقدار روی‌آوردن درون سرم کم نشده که این یکی از نشانه‌های این است که دارو وارد رگ نمی‌شود، هنگامی که پرستار دستش را باز کرد متوجه سه لکه سیاه‌رنگ روی دست فرزندم شد، خیلی تعجب کرده بودند چهار پنج روز به من گفتند بخ بگذار دستش، اما هر روز که می‌گذشت ضایعه بزرگ‌تر می‌شد و پزشک‌ها هیچ کاری برایش انجام نمی‌دادند تا اینکه ضایعه تقریباً تمام روی دستش را گرفت و آن زمان علیرضا را به اتاق عمل بردند.» مادر پرستارها به من گفتند این سه لکه سیاه نشان‌دهنده آن است که دارو وارد رگ نشده و مسیر خودش را طی نکرده است، در زیر پوست پخش شد و دست پسر را سوزانده. من به پزشک‌ها گفتم شما به‌عنوان پزشک تا حالا با چنین چیزی روبه‌رو نشده‌اید، جواب می‌دادند هر کسی به بخشی از بدنش می‌زند، طوری تعبیر می‌کردند که این روند طبیعی بیماری است. آن‌ها زار به کارهای پزشکی نمی‌روند و می‌گویند پسر می‌آید، آن زمانه که سه لکه کوچک بزرگ روی دستش دیدند باید کاری می‌کردند، نه اینکه من گذاشتم کار بد را در ردی او و بعد او را به اتاق عمل ببرند و سلول‌های مرده را برادراند.»

بغضش می‌ترکد و در کسری از ثانیه تمام صورتش زیر قطره‌های اشک
تر می‌شود و ادامه می‌دهد: «وقتی دکتر به من گفت راهی جز قطع دست

● **شرق:** معاون آموزش متوسطه وزیر آموزش و پرورش از پیشنهاد این وزارتخانه برای افزایش ۴۰ درصدی تأثیر نمرات امتحان نهایی در کنکور سال ۹۸ خبر داد. علی زرافشان در نشست تخصصی ویزه آموزش و پرورش درباره حذف کنکور سراسری اظهار کرد: با توجه به نابرابری‌های پذیرش در کنکور از گذشته مناطق به سه دسته تقسیم و ضرایب محرومیت در نتیجه نهایی در نظر گرفته می‌شد. وی افزود: در سال ۹۸ اولین گروه فارغ‌التحصیلان نظام جدید آموزشی کشور سراسری می‌رسند و تصمیمات برای پذیرش آنها بررسی خواهد شد. زرافشان با اشاره به تأثیر نمرات دروس نهایی در کنکور سراسری، گفت: در ادامه در جلسه‌ای در این باره تصمیم‌گیری می‌شود. کنون تأثیر نمرات نهایی در کنکور ۳۰ درصد است. پیشنهاد ما افزایش ۴۰ درصدی تأثیر سوابق دروس امتحان نهایی در کنکور سال ۹۸ است. معاون آموزش متوسطه وزارت آموزش و پرورش با بیان اینکه وزارت آموزش و پرورش تمام مصوبات شورای سنجش و پذیرش را انجام داده است، گفت: وظیفه‌ای نیست که بدهیم، اما اجرا نشده باشد.

دیگران نیز در گزارش مشابه از زندگی ایشان گفته‌اند: «فاطمه با آسیب دستنی‌کنند و جو را ارد می‌کرد»؛ «سقدری این‌کار را انجام داده بود که سوره‌هایش را می‌دید»؛ «مواضع آنجا در چند سال اخیر به پدیده زشت «آقا‌داگی» مارج شده است؛ افرادی که به بدلیل خویشاوندی با مسئولان از همه راتنه‌ها استفاده می‌کنند از کمترین لذت دنیا نیز نمی‌گذرند»؛ «بخش مهمی از آسیب‌های جامعه ما در دلیل فسادهای نخست که برخی مسئولان و سیاستمداران آنها یکی‌گانه کرده‌اند و باعث به‌وجودآمدن فساد و تبعیض شده‌اند»؛ «مهم‌تر است مسئولانی که در مناسبت‌های مختلف سیاسی و غیرسیاسی در صوره‌ها و دیگر تریون‌های رسمی مردم را به رجوع به این‌ها نیز (ع) دعوت می‌کنند»؛ «برای خود و فرزندانشان نیز یکی‌گانه‌ی زندگی»؛ «دنگانی حضرت فاطمه را مجدد بازگو کنید»؛

...چه همین ATR های آسمان که بیش از نیمی واگانش، ازجمله همین هواپیمای دخیل در حادثه برای سال‌ها به خاطر نبود قطعات و نقص موتور می‌گیر بودند؛ تا این‌همه چندوقت پیش که هواپیمای هزار دهم درس تعمیر شده به خط پرواز بازگشت. هواپیمای دخیل در این حادثه ۴۴ سال داشت، هرچند هواپیماهایی که تعمیر و نگهداری آنها در حالت عادی نیز در دسترس است؛ برای مقایسه اگر همین هواپیمای ۲۷ برادران ناشناس هوش به‌یازگی از طرف ایران برای خریداری شده‌اند (جنس هواپیمای ای-تی-۹۰ سری ۶۰۰ برجامی) مقایسه کنید، به عمق تفاوت‌ها، چه در هزینه‌های تعمیر و نگهداری و چه استهلاک پروازی بی‌شود بپرسید. درعین حال اگرچه دربرام بدو ابتدا امیدها برای مدرن‌سازی این ناواکن سالخورده افزایش داد، اما شرایط دقیقاً آن‌گونه که انتظار بود پیش نرفت؛ به‌عنوان مثال ایران هیچ‌گاه نتوانست با تأمین مالی هواپیمای خریداری شده ایرباس بوئینگ خود با مشکل مواجه است؛ هم به این سبب که نقل و انتقال پول با سختی انجام می‌شود و هم به دلیل اینکه این شرکت و دیگر شرکت‌ها واقعاً برای خرید هواپیمای ندارند و همه اینکه همه اطمینانی پیش‌بین نشده‌ترام نگارند؛ نگران همه این‌ها می‌توانست هیچ‌وقت هواپیمای نشود. این پس‌زمینه نهایی است که حداقل امیدی به سرمایه‌گذاری دولتی برای خرید هواپیمای دارند؛ به‌عنوان مثال سهم شرکت تسنم در سالی که گذشت، با بوئینگ قرارداد بزرگی برای بیش از ۳۰ هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ امضا کرد که تحویل آنها برای ۲۰۱۲ پیش‌بینی شده، اما بعد از شریط مالی فعلی این شرکت و اتفاق ناپرواخت در این حشر سال‌ها تحریم، بی‌قابلیت بوده است؛ عدم ارتباط مؤثر با شرکت‌های تأمین‌کننده خدمات بین‌المللی (چه در اثر تحریم یا سوءمدیریت) موجب شده تا ما بجای نموداری صعودی گاهی حتی به افول‌رشد داشته باشیم؛ چنان‌که برای شرکت‌هایی مانند اس‌سی جراحی که فعلاً به عنوان مثال مواقعی بوده که هواپیمای مشخصی در ایران حتی با وجود تأمین قطعات بدکی زمین‌گیر شده یا دچار سانحه شده‌اند و همه اینها تنها نشان از غلب بیمار صنعت هوایی ایران دارد؛ صنعتی که اگر قرار باشد در آن کمتر شاهد حوادثی از این دست باشیم، به جراحی اساسی نیازمند است؛ جراحی که با فعلی نظر نمی‌رسد کسی واقعا آمادگی و اراده‌ای برای انجامش داشته باشد.

سیاسی شوم. بدون حل و فصل مسئله اقتصاد حریف‌هایی که می‌زنیم، توصیه‌هایی کلی است. نمی‌گویم که یک باره قیمت حمل و نقل درون شهری را واقعیتی کنیم. به یاد دارم زمانی که دانشجوی بودم. وقتی باقی اتوبوس از دو روال به پنج روال افزایش یافت، دانشجویان اتوبوس‌ها را چپ کرده و اعتراض خود را این‌گونه اعلام کردند. می‌دانم این موضوعات عوارض اجتماعی دارد اما معتقدم نپرداختن به موضوع، صورت مسئله را پاک می‌کند. همچنین در این کنفرانس شهردار تهران تاکید کرد ارتقای کیفی و کمی حمل و نقل شهری جایگاه ویژه‌ای در ایجاد امید در شهروندان و مشارکت آنها در امور شهری و شکوفایی شهر دارد و افزود: ترافیک درعین حال که به مسائلی را برای مردم ایجاد کرده، نکته مثبتی هم دارد و آن این است که در هر جا و هر جلسه‌ای که با تأخیر مواجه می‌شویم، گناه را گردن ترافیک می‌اندازیم. محمدرضا نجفی با تأکید بر اینکه تسهیل ترافیک در تمام دنیا به مشکل اصلی زندگی شهری تبدیل شده است، گفت: یکی از بحث‌های مهم زیست شهری و شهر مطلوب، موضوع حمل و نقل جابه‌جایی در شهرهاست که گزارش سوم اجلاس اسکان بین‌المللی سازمان ملل نیز آمده است. آن که این کنفرانس یک کنفرانس جهانی است، موضوع حمل و نقل ترافیک نیز سال‌هاست که زندگی شهری ما را تحت تأثیر قرار داده است، شهردار تهران با انتقاد از سیاست‌های پیشین شهرداری تهران گفت: ریشه بسیاری از مشکلات حمل و نقل ترافیک تهران به دلیل حاکمیتی نگاه خودرهم‌گرو در برابر نگاه انسان‌محور بود. برای همین ۲۲ درصد سفرهای شهری تهران در حال حاضر از طریق حمل و نقل عمومی انجام می‌شود؛ در صورتی که در برنامه پنج‌ساله شهر تهران که در حال حاضر چهار سال آن گذشته است، باید ۷۵ درصد سفرهای شهری ما را قالب حمل و نقل عمومی انجام می‌شد.

او افزود: اولین کار برای حل مشکل ترافیک و حمل و نقل شهری تهران فکر کردن به راه‌حل‌های قابل دسترس است. نباید خیلی به راه‌حل‌های پیچیده فکر کنیم. بنابراین گسترش شبکه ریلی شهری، اقدامی فراقمری نیست می‌تواند یکی از راه‌ها باشد. از طرف دیگر متأسفانه در دولت گذشته بسیاری از سروس‌های ادارات به خصوص در مراکز شهری تهران جمع‌آوری شد که آن نیز به این موضوع دامن زد. قلاً شهرداری از کارهای شناور طرح ترافیک به عنوان ابزاری برای کسب قدرت استفاده می‌کرد اما در حال حاضر با طرح جدید ترافیک جلوی این موضوع گرفته خواهد شد.

وزیر راه و شهرسازی در کنفرانس بین‌المللی وینوقل پیشنهادهایی را مطرح کرد که در راه‌های گذشته مخالفان زیادی داشته و در وفود و جدی‌تاکون از اجرائی شدن وامانده او استفاده از تاکو برای جبران خلأ مترو را طرح کرد و گفت: باید به جای توسعه مترو که گرل‌کل قیمتی است، توسعه ریل سبک و تراموا تهران و سایر کلان‌شهرها دنبال کنیم. عباس بندی با بیان اینکه بخشی از چالش‌های شهرها حمل و نقل محلی یکپارچه برمی‌گردد و در این حوزه چون در دستور کار نیست، افزود: هم‌اکنون وینوقل درون و برون‌شهری کاملاً منفک از هم هستند و ارتباطی باهم ندارند. به همین دلیل مدتی که مترو با روی حمل و نقل یکپارچه قرار دارد TOD یا طرح کریدور که در تمام حوزه‌های حمل و نقل و همچنین در حوزه بار و مسافر مصداق شده داشت. اگر قرار بود شهرهای جدید مانند بایرکلان شهرهای کشور مطالعه می‌شد، وزیر راه از آن حمل و نقل عمومی مطمئن ایجاد می‌شد. فغانه این بحث فقط مربوط به تهران نیست بلکه بایرکلان شهرهای تهران مطرح است. وزیر راه گفت: سه سال پیش شورای عالی ترافیک، برای توسعه حوزه ریلی به غیر از مترو نیازمند ایجاد گذارهای ۲۸ میلیارد دلاری هستیم که در دوره‌ای سه‌ساله تأمین شود اما در عمل با وضعیت بودجه، سن میزانی از سرمایه‌گذاری عملیاتی نخواهد قطعاً. نوسازی ناوگان هوایی بالای ۵۰۰ میلیارد سیران نیاز دارد. وزیر راه و شهرسازی ادامه می‌دهد: برای وابستگی حمل و نقل درون و برون‌شهری بودجه عمومی کمرشکن است زیرا هم‌اکنون بودی در کشور تعریف شده است که در درون بود، خودتاکایی ندارد. در حال حاضر براساس حمل و نقل خودتاکایی نداریم. ۸۲ درصد رقم پولی‌های BRT به‌صورت ارائه پرداخت می‌شود و نشان می‌دهد که میزان خودتاکایی نداریم.

چنین در مترو بدون استهلاک اصل سرمایه مترو برای عملیات جابه‌جایی، قیمت تمام‌شده هر کیلومتر دو هزار و ۳۰۰ تومان است، درحالی که قیمت ختی از سوی شهروندان ۵۰۰ تومان است که این دو رقم قابل توجه نیست و این بحث در سایر شقوق وینوقل نیز مصداق دارد.

خوندی همچنین گفت: در حال حاضر عملاً پولی ندارد و تا زمانی که پولی نباشد، امکان نوسازی آن فرسوده حمل و نقلی ممکن نیست. هم‌اکنون حوزه ریلی، هوایی و جاده‌ای، امکان توسعه ساخت، نگهداری کارهای ساده و نوسازی ندارد. معتقدم اگر باید وارد بحث اقتصاد

سیاسی شایع، بدون حل‌وفصل مسئله اقتصاد هم‌گامی، صرف‌نمایی که می‌زنیم، توصیه‌هایی کلی است. کیم به یک باره قیمت حمل‌ونقل درون‌شهری واقعی کوپه که یاد دارم زمانی که دانشجوی بودم، رفت. بلیت اتوبوس از دو ریال به پنج ریال افزایش یافت، دانشجویان اتوبوس را چپ کرده و اعتراض نمودار این‌گونه اعلام کردند. ما نام این موضوعات را سوار اجتماعی دارد اما معتقدم پرداختن به موضوع، صورت مسئله را پاک می‌کند. همچنین کنفرانس شهرداری تهران تاکید کرد: هیچ‌کدام از حمل‌ونقل شهری و ترابری برای در ایجاد امید در شهروندان و مشارکت آنها در امور شهری شکوفایی شهر دارد و افزود: ترافیک درین حال به مسائلی را برای مردم ایجاد کرده، نکته مثبتی هم دارد و آن این است که در هر جا و هر جلسه‌ای به تأخیر مواجه می‌شویم، گناه را گردن اجلاس می‌اندازیم. محمدعلی نجفی با تأکید بر اینکه مسئله ترافیک در تمام دنیا به مشکل اصلی زندگی شهری تبدیل شده است، گفت: یکی از بحث‌های مهم، سیاست شهری و شهر مطلوب، موضوع حمل‌ونقل و پایه‌جایی در شهرهاست که در گزارش سوم اجلاس تهران به شهرداری ملل نیز آمده است. از آنجا که کنفرانس یک کنفرانس جهانی است، موضوع بحث حمل‌ونقل ترافیک نیز سال‌هاست که زندگی شهری ما را تحت تأثیر قرار داده است. شهرداری تهران با انتقاد از سیاست‌های پیشین حمل‌ونقل ترافیک، ریشه بسیاری از مشکلات فعلی و قدری از ترافیک، تهران به دلیل حاکمیت نگاه خودرومحور و برابری نگاه انسان‌محور بود. برای همین ۲۲ درصد سفرهای شهری تهران را حمل‌حاضر از طریق حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شود؛ در صورتی که در برنامه پنج‌ساله شهر تهران، در حال حاضر چهار سال آن گذشته است، باید ۷۱ درصد سفرهای شهری ما در قالب حمل‌ونقل عمومی انجام می‌شد. او افزود: اولین کار برای حل مشکل ترافیک و حمل‌ونقل شهری تهران فکر کردن به راه‌حل‌های پایل دسترس است. نباید خیلی به راه‌حل‌های پیچیده فکر کنیم، بنابراین استراتژی شبکه ریلی شهری، اقدامی است که می‌تواند از این موضوع دامن‌دار، قیاس شهرداری از کارت‌های شاور طرح ترافیک، عنوان آبرازی برای گسب قدرت استفاده می‌کرد. در حال حاضر با طرح جدید ترافیک جلوی این موضوع گرفته خواهد شد.

وزیر راه و شهرسازی در کنفرانس بین‌المللی وونقل پیشنهادهایی را مطرح کرد که در راه‌های گذشته مخالفان زیادی داشته و در افراد جدی تاکنون از اجرائی شدن وامانده و در استفاده از تراموا برای جبران خلأ مترو ارجح کرد و گفت: باید به جای مترو که هم‌اکنون در گران قیمتی است، توسعه ریل سبک و تراموا و سایر کلان‌شهرها دنبال کنیم. عباس‌پوری با بیان اینکه بخشی از چالش‌های شهرها مترو حمل‌ونقل یکپارچه برمی‌گردد و در این حوزه ریلی در دستور کار نیست، افزود: هم‌اکنون وونقل درون و برون‌شهری کاملاً منفک از هم هستند و ارتباطی باهم ندارند. به‌همین دلیل مدتی که تمرکز ما روی حمل‌ونقل یکپارچه قرار دارد، مهم TOD را مطرح کردیم که در تمام حوزه‌های وونقل و همچنین در حوزه بار و مسافر صدق داشته‌اند. اگر قرار بود شهرهای جدید مانند بگرد، پرند، پردیس، اندیشه و... ایجاد شود، باید از آن حمل‌ونقل عمومی مطمئن ایجاد می‌شد. صفانه این بحث فقط مربوط به تهران نیست بلکه سایر کلان‌شهرهای کشور نیز مطرح است. وزیر شهرسازی گفت: براساس مطالعاتی که در این شهر توسعه حوزه ریلی به‌غیر از مترو نیازمند یک‌گذاری ۲۸ میلیارد دلاری هستیم که در دوره‌ای سه‌ساله تأمین شود اما در عمل با وضعیت بودجه، این میزانی از سرمایه‌گذاری عملیاتی نخواهد شد. قطعاً نیاز ناوگان هوایی بالای ۵۰ میلیارد سرمایه‌نیاز دارد. وزیر راه و شهرسازی ادامه می‌دهد: میزان استیجایی حمل‌ونقل درون و برون‌شهری در دهه عمومی کم‌رشد است زیرا هم‌اکنون بودجه در کشور تعریف شده است که در درون بود، خوداتکایی ندارد. در حال حاضر براساس حمل‌ونقل خوداتکایی نداریم. ۸۲ درصد رقم رسمی BRT به‌صورت یارانه پرداخت می‌شود و این نشان می‌دهد که حمل‌ونقل خوداتکایی ندارد. چنین در مترو بدون استهلاک اصل سرمایه مترو برای عملیات جابه‌جایی، قیمت تمام‌شده هر مترو ۳۰۰ تومان است، درحالی‌که قیمت ختی از سوی شهروندان ۵۰۰ تومان است که این تفاوت قابل دوام نیست و این بحث در سایر شقوق وونقل نیز صدق دارد.

خوندی همچنین گفت: در حال حاضر عملاً پولی ندارد و تا زمانی که پولی نباشد، امکان نوسازی آن فرسوده حمل‌ونقل ممکن نیست. هم‌اکنون حوزه ریلی، هوایی و جاده‌ای، امکان توسعه ساخت، توانی‌های عادی سالانه و نوسازی ندارد. معتقدم آخر کار باید بحث اقتصاد